This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

3 2044 103 266 797

D'ANVERS: CHAMBRE DE COMMERCE
RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

232
53

HARVARD
LAW
LIBRARY
1890

Digitized by Google

232
53

Digitized by Google

232
53

CHAMBRE DE COMMERCE

D'ANVERS.

RÈGLES

D'YORK ET D'ANVERS

Règlement des Avaries communes.

ANVERS.
IMPRIMERIE L. DELA MONTAGNE, RUE DE LA VIGNE, 10.
1890.

Digitized by Google

Digitized by Google

232
53

CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.

RAPPORT DE SES DÉLÉGUÉS

APRÈS LA

CONFÉRENCE TENUE A LIVERPOOL

du 26 au 30 août 1890

par l'Association pour la Réforme et la Codification du Droit des Gens.

Anvers, le 20 septembre 1890.

Messieurs les Président et Membres du Comité Central
de la Chambre de Commerce d'Anvers.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que nous avons donné suite au mandat que vous nous avez conféré, en nous rendant comme délégués de votre Chambre à la conférence organisée par l'Association pour la Réforme et la Codification du Droit des gens, qui a eu lieu à Liverpool du 26 au 30 août d^r^.

La question qui devait principalement faire l'objet des délibérations était la révision éventuelle des Règles d'York et d'Anvers, votées à Anvers en 1877 lors de la conférence organisée en notre ville à cette époque par l'Association prémentionnée.

Digitized by Google

Une expérience de 13 ans avait paru démontrer que quelques unes de ces règles auraient gagné à être plus clairement exprimées ; que la règle IX concernant le dommage causé à la cargaison par le déchargement dans un port de relâche n'était pas toujours observée et que par conséquent elle n'était pas conforme aux désirs légitimes du commerce. Enfin qu'il y aurait avantage à compléter les Règles en y insérant, non pas des innovations, mais uniquement ce qui se faisait régulièrement dans la pratique.

L'Association des dispacheurs d'Angleterre avait préparé un premier travail, qui a été ensuite examiné par un comité spécial nommé par la Chambre de Commerce de Liverpool et dans lequel les Négociants, les Armateurs et les Assureurs étaient représentés.

C'est sur ces bases que la discussion s'est ouverte.

Après d'assez longs débats, très bien conduits et extrêmement courtois, il a encore été fait diverses modifications à ce qui était ainsi proposé. On aurait voulu notamment revenir, sur la règle I des Règles d'York et d'Anvers de 1877 en autorisant les pontées pour certaines marchandises chargées sur le pont conformément à des usages établis et quand le contraire n'aurait pas été stipulé dans les conventions d'affrêtement. Mais cette proposition a finalement été repoussée et la règle I de 1877 maintenue.

Par contre la modification proposée à la règle IX a été adoptée. Cette règle qui est devenue la règle XII n'admettait pas en avarie commune le dommage causé à la cargaison par le débarquement dans un port de relâche quand la cargaison était débarquée de la manière usuelle dans ce port. La nouvelle règle admet ce dommage quand les frais des opérations de débarquement, magasinage et rembarquement sont admis en avarie commune. Cette modification, qui depuis quelque temps était réclamée par le commerce, donnera sans doute spécialement satisfaction à la place d'Anvers, qui est surtout intéressée dans les affaires en marchandises.

Enfin il a été décidé que les règles nouvelles porteraient simplement le titre de York-Antwerp Rules 1890.

Nous avons l'avantage de vous remettre ,ci-joint, le texte anglais des dix-huit règles votées ainsi qu'une traduction française.

Nous vous prions d'examiner s'il ne conviendrait pas, non seulement de faire imprimer cette traduction en regard du texte anglais, mais de faire réimprimer en outre et aussi en regard, les règles de 1877, texte anglais et traduction, pour que les intéressés puissent facilement se rendre compte de la situation actuelle, en ce qui concerne ces règles.

Il avait encore été proposé de suspendre pendant un certain temps la mise en vigueur des règles de 1890 afin de les faire passer par un nouvel examen lors de la conférence suivante. Mais il a été répondu que ces

Digitized by Google

règles allaient être sans retard publiées par les journaux, que si les commerçants les trouvaient bien faites, ils avaient le droit de s'en servir immédiatement ; que lors de la formation des règles de 1877 la question était neuve et qu'on s'était alors beaucoup occupé des moyens de les faire entrer dans la pratique, mais qu'aujourd'hui la voie était toute tracée et qu'il était à la connaissance de tous que les règles nouvelles feraient partie des conventions d'affrêtement, uniquement quand les parties contractantes l'auraient stipulé elles mêmes. Qu'il n'y avait donc qu'à placer ces règles sous les yeux du public, qui aurait à les juger et à s'en servir, s'il les trouve à sa convenance. C'est ce dernier avis qui a prévalu.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Ed. VAN EETEN.
Léon VAN PEBORGH.
H. FESTER.

Digitized by Google

York-Antwerp Rules 1877.

Jettison of deck cargo.

RULE I. — No jettison of deck cargo shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

Damage by jettison.

RULE II.— Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison, shall be made good as general average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison is so made good.

Extinguishing fire on shipboard.

RULE III. — Damage done to a ship or cargo, and either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be general average; except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

Règles d'York et d'Anvers 1877.

Jet de marchandises chargées sur le pont.

RÈGLE I — Aucun jet de marchandise chargée sur le pont ne sera admis en avarie commune.

Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

Dommage causé par jet.

RÈGLE II. — Le dommage causé aux effets ou marchandises, par l'eau pénétrant inévitablement dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet, sera bonifié en avarie commune, pour autant que la perte résultée du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

Le dommage causé par bris, frottement ou autrement à la suite d'un désarrimage, conséquence d'un jet, sera bonifié en avarie commune pour autant que la perte résultée du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

Extinction d'incendie à bord.

RÈGLE III. — Le dommage causé au navire ou à la cargaison, conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement, en vue d'éteindre un incendie à bord, sera réputé avarie commune; toutefois aucune bonification ne sera faite pour le dommage causé par l'eau aux colis qui ont été atteints par le feu.

Digitized by Google

York-Antwerp Rules 1890.

Règles d'York et d'Anvers 1890.

RULE I. — *Jettison of deck cargo.*

No jettison of deck cargo shall be made good as general average.

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel.

RÈGLE I. — *Jet de marchandises chargées sur le pont.*

Aucun jet de marchandise chargée sur le pont ne sera admis en avarie commune.

Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

RULE II. — *Damage by jettison and sacrifice for the common safety.*

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RÈGLE II. — *Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.*

Le dommage causé au navire et à la cargaison conjointement ou séparément par ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau pénétrant dans la cale du navire par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun, sera bonifié en avarie commune.

RULE III. — *Extinguishing fire on shipboard.*

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

RÈGLE III. — *Extinction d'incendie à bord.*

Le dommage causé au navire et à la cargaison conjointement ou séparément par l'eau ou autrement, y compris le dommage résultant de l'échouement ou du sabordement d'un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord, sera réputé avarie commune; toutefois aucune bonification ne sera faite pour dommage aux parties du navire, aux parties de cargaison en vrac ou aux colis de marchandises qui auraient été en feu.

Digitized by Google

Cutting away wreck.

RULE IV. — Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Débris coupés.

RÈGLE IV. — La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants de bois ronds ou d'autres objets déjà endommagés par fortune de mer, ne sera pas bonifié en avarie commune.

Voluntary stranding.

RULE V. — When a ship is intentionnally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, to the cargo, and the freight, or any or either of them, by such intentional running on shore, shall be made good as general average.

Echouement volontaire.

RÈGLE V. — L'échouement volontaire d'un navire coulant bas d'eau ou en dérive vers la côte ou des rochers, ne sera pas considéré comme sacrifice, et le dommage occasionné au navire, au chargement et au fret conjointement ou séparément par le fait de cet échouement, ne sera pas bonifié en avarie commune.

Carrying press of sail.

RULE VI. — Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as general average.

Forcement de voiles.

RÈGLE VI. — Le dommage causé au navire ou à la cargaison par suite d'un forcement de voiles ne sera pas bonifié en avarie commune.

Digitized by Google

RULE IV. — *Cutting away wreck.*

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

RULE V. — *Voluntary stranding.*

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably sink, or drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average. But in all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

RULE VI. — *Carrying press of sail. Damage to or loss of sails.*

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

RULE VII. — *Damage to engines in refloating a ship.*

Damage caused to machinery and boilers of a ship, wich is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shewn to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage.

RÈGLE IV. — *Débris coupés.*

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou restants de bois ronds ou d'autres objets déjà endommagés par fortune de mer, ne sera pas bonifié en avarie commune.

RÈGLE V. — *Echouement volontaire.*

L'échouement volontaire d'un navire dans des circonstances telles que si cette résolution n'avait pas été prise, il aurait inévitablement sombré ou se serait échoué sur le rivage ou sur des rochers, ne sera pas considéré comme sacrifice et le dommage occasionné au navire, au chargement et au fret conjointement ou séparément par le fait de cet échouement ne sera pas bonifié en avarie commune. Mais en toute autre circonstance l'échouement volontaire d'un navire pour le salut commun, donnera lieu à la répartition en avarie commune des pertes et dommages qui en auront été la conséquence.

RÈGLE VI. — *Forcement de voiles. — Dommage ou perte de voiles.*

Le dommage aux voiles et espars ou leur perte, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer le navire ou pour le placer plus haut sur la côte en vue du salut commun, sera bonifié en avarie commune; mais le navire étant à flot, aucune perte ou dommage causé au navire, à la cargaison et au fret conjointement ou séparément en forçant de voiles ne sera admis en avarie commune.

RÈGLE VII. — *Dommage aux machines en renflouant le navire.*

Le dommage fait par les efforts tentés pour le renflouement aux machines et aux chaudières d'un navire qui se trouve échouê dans une position pèrilleuse, sera admis en avarie commune quand il sera démontré qu'il est survenu à la suite de l'intention formelle de renflouer le navire pour le salut commun, en courant le risque de ce dommage.

Digitized by Google

Port of refuge expenses.

RULE VII. — When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as general average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be so admitted as general average; and whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as general average, the cost of re-loading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage-charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

Frais dans un port de relâche.

RÈGLE VII. — Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans des circonstances telles, que les frais d'entrée dans ce port sont admissibles en avarie commune, les frais à la sortie seront également admis en avarie commune, pour autant que le navire ait quitté le dit port avec toute ou partie de sa cargaison primitive.

Et quand les frais de débarquement de la cargaison dans ledit port sont admissibles en avarie commune, il en sera de même des frais de rembarquement, d'arrimage, ainsi que de tous les frais de magasinage de la cargaison.

Digitized by Google

Rule VIII. — *Expenses lightening a ship when ashore, and consequent damage.*

When a ship is ashore and, in order to float her, cargo, bunker coals, and ship's stores, or any of them are discharged, the extra cost of lightening, lighter hire, and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Règle VIII. — *Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage en résultant.*

Quand pour renflouer un navire échoué, la cargaison, les charbons de la soute et les provisions du navire, ou l'un de ces objets seulement, auront été déchargés, le coût extra de l'allègement, le loyer des allèges et les frais de rembarquement (s'ils ont été encourus) ainsi que la perte ou le dommage qui en sera résulté, seront admis en avarie commune.

Rule IX. — *Cargo, ship's materials, and stores burnt for fuel.*

Cargo, ship's materials, and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of coals that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be charged to the shipowner and credited to the general average.

Règle IX. — *Cargaison, objets d'inventaire du navire et provisions brûlés comme combustible.*

La cargaison, les objets d'inventaire du navire et les provisions, ou l'un de ces objets seulement, qu'il aura fallu brûler comme combustible pour le salut commun au moment du danger, seront admis en avarie commune quand et seulement quand un ample approvisionnement de combustible avait été embarqué; mais la quantité estimée de charbon qui aurait été consumée calculée à la valeur courante au dernier port de départ dn navire et à la date de son départ sera portée en compte à l'armateur du navire et portée au crédit de l'avarie commune.

Rule X — *Expenses at port of refuge, etc.*

(*a*). — When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port, or place of loading, in consequence of accident, sacrifice, or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average ; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place, consequent upon such entry or return, shall likewise be admitted as general average.

Règle X. — *Dépenses au port de relâche, etc.*

(*a*) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de relâche ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cela nécessaire pour le le salut commun, les dépenses pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et quand il sera parti de là avec sa cargaison primitive ou avec une partie seulement, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu, qui auront été la conséquence de cette entrée ou retour, seront également admises en avarie commune.

Digitized by Google

Wages and maintenance of crew in port of refuge.

RULE VIII. — When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of

Gages et nourriture de l'équipage dans un port de relâche.

RÈGLE VIII. — Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans les circonstance prévues par la règle VII, les gages et nourriture

Digitized by Google

(*b*). — The cost of discharging cargo from a ship, whether at a port or place of loading, call, or refuge, shall be admitted as general average, when the discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship, caused by sacrifice or accident during the voyage, to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

(*c*) Whenever the cost of discharging cargo from a ship is admissible as general average, the cost of reloading and storing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average.

(*d*) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expenses, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment, and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

(*b*) Les frais de débarquement de la cargaison d'un navire, soit au port ou lieu de chargement, d'ordres ou de relâche seront admis en avarie commune si le débarquement était nécessaire pour le salut commun ou pour pouvoir réparer les dommages au navire causés par sacrifice ou par accident pendant le voyage, si ces réparations étaient nécessaires pour pouvoir continuer le voyage en toute sécurité.

(*c*) Quand les frais de débarquement de la cargaison d'un navire sont admissibles en avarie commune, les frais de mise en magasin et de rembarquement de cette cargaison à bord de ce navire ainsi que tous les frais de magasinage de cette cargaison seront également ainsi admis. Mais quand le navire aura été condamné ou qu'il ne continue pas son voyage primitif, aucuns frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne seront admis en avarie commune.

(*d*) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu dans lequel les réparations pourraient être effectuées de manière à ce qu'il pourrait continuer son voyage avec toute sa cargaison et si en vue de réduire les dépenses il est remorqué de là jusqu'à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à son port de destination, ou si la cargaison en tout ou en partie est transbordée sur un autre navire ou autrement réexpédiée, alors le coût extra de ce remorquage, transbordement et réexpédition ou de l'un de ces modes seulement (jusqu'à concurrence du montant des dépenses extraordinaires épargnées) sera payable par les divers intéressés dans l'expédition proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

RULE XI.— *Wages and maintenance of crew in port of refuge, etc.*

When a ship shall have entered or been detained in any port or place under the circumstances, or for the purposes of the repairs,

RÈGLE XI. — *Gages et nourriture de l'équipage dans le port de relâche, etc.*

Quand un navire sera entré ou aura été détenu dans un port ou lieu dans les circonstances ou pour les réparations à faire ainsi qu'il

Digitized by Google

maintenance of the master and mariners, from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage, shall be made good as general average.

du capitaine et de l'équipage, depuis l'entrée dans ce port jusqu'au moment où il aura été remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune.

Damage to cargo in discharging.

RULE IX. — Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as general average in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

Dommage à la cargaison par le débarquement.

RÈGLE IX. — Le dommage causé à la cargaison par le débarquement dans un port de relâche, ne sera pas admis en avarie commune, au cas où cette cargaison aura été débarquée à l'endroit et de la manière en usage dans ce port, pour des navires non en détresse.

Digitized by Google

mentioned in Rule X, the wages payable to the Master, Officers, and Crew, together with the cost of maintenance of the same, during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted as general average. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the Master, Officers, and Crew, incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage, shall not be admitted as general average.

est mentionné dans la règle X, les gages dûs au capitaine, aux officiers et à l'équipage ainsi que le coût de leur nourriture pendant la période extraordinaire de détention dans ce port ou lieu et jusqu'à ce que le navire aura été, ou aurait dû avoir été, remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les gages et la nourriture du capitaine, des officiere et de l'équipage qui seront encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas ad-admis en avarie commune.

RULE XII. — *Damage to cargo in discharging, etc.*

Damage done to or loss of cargo necessarily caused in the act of discharging, storing, reloading, and stowing, shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

RÈGLE XII.— *Dommage à la cargaison en déchargeant, etc.*

Le dommage ou la perte inévitablement subi par la cargaison par suite des opérations du décharge ment, de l'emmagasinage, du rechargement et de l'arrimage, sera bonifié en avarie commune quand et seulement quand le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune.

RULE XIII. — *Deductions from cost of repairs.*

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions in respect of « new for old, » viz.—

In the case of **iron or steel ships**, from date of original register to the date of accident.

(A) Iron and steel ships. All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

RÈGLE XIII. — *Déduction du coût des réparations.*

En faisant la répartition des réclamations en avarie commune, les réparations admises seront sujettes aux déductions suivantes pour différence du vieux au neuf savoir :

Dans le cas de **navires en fer ou acier** depuis la date de leur premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident.

(A) Les navires en fer et acier. Toutes les réparations seront admises en entier, excepté la peinture ou l'enduit de la carène, dont un tiers sera déduit.

Digitized by Google

Digitized by Google

Between 1 and 3 years (B)	One-third to be deducted off repairs to and renewal of Woodwork of Hull, Masts and Spars, Furniture, Upholstery, Crockery, Metal and Glassware, also Sails, Rigging, Ropes, Sheets, and Hawsers (other than wire and chain), Awnings, Covers, and Painting. One-sixth to be deducted off Wire Rigging, Wire Ropes and Wire Hawsers, Chain Cables and Chains, Donkey Engines, Steam Winches and connexions, Steam Cranes and connexions; other repairs in full.	Un tiers sera déduit des réparations et du renouvellement des bois de la carène, des mâts et espars, des meubles, de la tapisserie, de la vaisselle métal et verre, ainsi que des voiles, gréement, cordages, écoutes, et aussières (autres qu'en fil de fer et chaine) tentes, prélarts et peinture. Un sixiéme sera déduit des gréement, cordages et aussières en fil de fer, des chaine-cables et chaines, des machines auxilaires, treuils á vapeur et accessoires, grues à vapeur et accessoires. Les autres réparations seront admises en entier.
Between 3 and 6 years (C.)	Deductions as above under Clause **B**, except that one-sixth be deducted of Ironwork of Masts and Spars, and Machinery (inclusive of boilers and their mountings.)	Les déductions seront faites commedit ci-dessus sous clause **B**, excepté qu'un sixième sera déduit du fer des mâts et espars et des machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).
Between 6 and 10 years (D.)	Deductions as above under Clause **C**, except that one-third be deducted off Ironwork of Masts and Spars, repairs to and renewal of all Machinery (inclusive of boilers and their mountings), and all Hawsers, Ropes, Sheets, and Rigging.	Les déductions seront faites comme dit ci-dessus sous clause **C** excepté qu'un tiers sera déduit du fer des mâts et espars, des réparations et du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leurs accessoires) et des aussières, cordages, écoutes et gréement sans exception.
Between 10 and 15 years (E.)	One-third to be deducted off all repairs and renewals, except Ironwork of Hull and Cementing and Chain Cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.	Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements excepté du fer de la carène, du ciment et des chaine-cables dont il sera déduit un sixième. Les ancres seront allouées en entier.
Over 15 years (F.)	One-third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in full. One-sixth to be deducted off Chain Cables.	Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements. Les ancres seront allouées en entier. Un sixième sera déduit des chaine-cables.

de 1 à 3 ans (B)

de 3 à 6 ans (C)

De 6 à 10 ans (D)

De 10 à 15 ans (E)

Au delà de 15 ans (F)

Digitized by Google

Digitized by Google

General (G.)

The deductions (except as to Provisions and Stores, Machinery, and Boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six months previous to the date of accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and Provisions and Stores which have not been in use.

In the case of **wooden or composite ships** : —

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one-third shall be made, with the following exceptions : —

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one-sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheating shall be dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

In the case of **ships generally** :

In the case of all ships, the expense of straightening bent ironwork, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full.

Graving dock dues, including expenses of removals, cartages, use of shears, stages, and graving dock materials, shall be allowed in full.

En général (G.)

Les déductions (excepté sur provisions, objets d'inventaire machines et chaudières) seront déterminées d'après l'âge du navire et non pas d'après l'âge de l'objet particulier auquel elles s'appliquent. La peinture de la carène ne sera pas admise si la carène n'a pas été peinte pendant les six mois antérieurs à la date de l'accident. Aucune déduction ne sera faite sur un objet déjà vieux, réparé sans application de pièces nouvelles, ni sur provisions et objets d'inventaire qui n'auraient pas encore été employés.

Dans les cas de **navires en bois ou composite**.

Quand le navire n'aura pas encore un an, à compter de la date de son premier enregistrement jusqu'au moment de l'accident, il ne sera fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf. Après ce temps il sera fait une déduction d'un tiers, sauf les exceptions suivantes :

Les ancres seront allouées en entier. Les chaîne-cables ne subiront qu'une déduction d'un sixième.

Aucune déduction ne sera faite sur des provisions ou des objets d'inventaire qui n'auraient pas encore été employés.

Quant au doublage en métal, le coût sera alloué en entier sur la base du poids brut du métal enlevé du navire, sous déduction du produit du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre, pour appliquer le nouveau doublage, subiront une déduction d'un tiers.

Dans le cas de **navires en général** :

Pour tous les navires, la dépense à faire, pour redresser des pièces de fer courbées y compris la main d'œuvre pour enlever et replacer les pièces sera allouée en entier.

Les loyers des bassins de radoub, y compris les frais de déplacement, camionnages, usage de bigues, ponts volants et de tous engins de bassins de radoub, seront alloués en entier.

Digitized by Google

Loss of freight.

RULE XI. — In every case in which a sacrifice of cargo is made good as general average, the loss of freight (if any) which is caused bij such loss of cargo shall likewise be so made good.

Perte de fret.

RÈGLE XI. — Dans tous les cas, où un sacrifice de cargaison est admis en avarie commune, la perte du fret, s'il y en a, causée par cette perte de cargaison, sera également admise en avarie commune.

Amount to be made good for cargo.

RULE XII. — The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not been sacrificed.

Montant à bonifier pour marchandises.

RÈGLE XII. — La valeur à bonifier pour marchandises sacrifiées, sera celle que les propriétaires auraient reçue, si ces marchandises n'avaient pas été sacrifiées.

Contributory values.

RULE X. — The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such portcharges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice; deduction being also made, from the value of the property, of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising of the claim to general average.

Valeurs contributives.

RÈGLE X. — La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune, pour les objets sacrifiés. — Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur, seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus, si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus, au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice.

De la valeur des propriétés, seront également déduits tous les frais y relatifs dépuis l'évènement qui donne ouverture à l'avarie commune.

Digitized by Google

RULE XIV. — *Temporary repairs.*

No deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs of damage allowable as general average.

RÈGLE XIV. — *Réparations temporaires.*

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations temporaires de dommages admissibles en avarie commune.

RULE XV. — *Loss of freight.*

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

RÈGLE XV. — *Perte de fret.*

La perte de fret résultant d'un dommage à ou d'une perte de cargaison, sera bonifiée en avarie commune tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si le dommage à ou la perte de cargaison est ainsi bonifié.

RULE XVI. — *Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.*

The amount to be made good as general average for damage or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure.

RÈGLE XVI. — *Montant à bonifier pour cargaison perdue ou endommagée par sacrifice.*

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage à ou perte de marchandises sacrifiées, sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée par là, en prenant pour base le prix du marché à la date de l'arrivée du navire ou de la terminaison de l'expédition.

RULE XVII. — *Contributory values.*

The contribution to a general average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as general average for property sacrificed; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk, of such port charges and crew's wages as would not have been incurred had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act or sacrifice, and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

RÈGLE XVII. — *Valeurs contributives.*

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés.

Du fret et du prix de passage en risque pour l'Armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été bonifiés en avarie commune.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été bonifiés en avarie commune.

Digitized by Google

Digitized by Google

Passengers' luggage and personal effects, not shipped under bill of lading, shall not contribute to general average.

Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas signé de connaissement ne contribueront pas aux avaries communes.

RULE XVIII. – *Adjustment.*

Except as provided in the foregoing rules, the adjustment shall be drawn up in accordance with the law and practice that would have governed the adjustment had the contract of affreightment not contained a clause to pay general average according to these Rules.

RÈGLE XVIII. — *Règlement des avaries.*

A l'exception de toutes les dispositions formulées dans les Règles précédentes, le règlement des avaries communes se fera conformément à la loi et aux coutumes qui auraient servi de base au règlement si le contrat d'affrêtement n'avait pas contenu la clause que les avaries communes seront payables conformément à ces règles.

Vu pour impression et distribution aux membres de la Chambre.

Anvers, 22 *septembre* 1890.

Le Secrétaire,
L. NIEUWLAND.

Le Président,
P. ROELS.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google